

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan salah satu acuan dalam melakukan penelitian, sehingga dapat memperkaya teori dan kajian yang digunakan dalam penelitian. Dari penelitian terdahulu, tidak ditemukan penelitian dengan judul yang sama. Mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian dalam penelitian.

Mintasrihardi, Baiq Reynelda dan Elisyah (2018) telah melakukan penelitian yang membahas mekanisme kepabeanan dalam ekspor dan impor, dalam penelitiannya yang berjudul “Mekanisme Pengawasan Terhadap Lalu Lintas Barang Masuk (Impor) dan Barang Keluar (Ekspor) pada kantor pengawasan dan pelayanan Bea Cukai Tipe Madya Pabean C Mataram”.

Darwin, Arfiansyah (2018) melakukan penelitian yang membahas mengenai hubungan kelembagaan pabean yang berkaitan dengan fungsi dan kinerja, dalam penelitiannya yang berjudul “Perbandingan Kelembagaan Administrasi Pabean Pada Analisis Hubungan Antara Fungsi Dan Kinerja”.

Himawan Yusufa dan Jaka Isgiyarta (2019) telah melakukan penelitian yang berkaitan dengan permasalahan dalam kegiatan impor pada penelitian yang berjudul “Analisis Praktik Penghindaran Pajak Di Bidang Impor Pada Kepailitan Perusahaan Ekspor Impor”.

Pembahasan pada penelitian ini membahas permasalahan dalam ruang lingkup impor dengan mengacu pada penelitian terdahulu yang sudah ada.

B. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Impor Secara Umum

Impor menurut undang – undang Nomor 17 tahun 2006 tentang kepabeanan adalah kegiatan memasukkan barang kedalam daerah kepabeanan. Menurut Marolop Tandjung (2011:379), Impor adalah kegiatan untuk memasukkan barang dari luar kedalam daerah pabean. Sedangkan menurut Susilo Utomo (2008:101), pengertian impor adalah suatu kegiatan memasukkan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean di dalam negeri yang dilakukan oleh perwakilan dari kedua negara, baik perorangan maupun perusahaan. Dari pengertian tersebut dalam perdagangan dapat diartikan bahwa satu pihak negara berperan sebagai suplier atau penjual sedangkan pihak negara lain berperan sebagai penerima atau pembeli. Sedangkan menurut Astuti Purnamawati (2013:13), impor adalah membeli barang-barang dari luar negeri sesuai dengan ketentuan pemerintah yang dibayar dengan menggunakan valuta asing. Hal ini dapat diartikan bahwa dalam perdagangan luar negeri memiliki peraturan baik dari negara supplier maupun negara penerima sehingga diperlukan kesepakatan dari kedua belah pihak dalam kegiatan impor.

Mengacu dari pendapat para ahli diatas dapat disimpulkan bahwa impor adalah usaha mendatangkan atau memasukkan barang-barang dari luar negeri setelah memenuhi ketentuan yang berlaku pada suatu negara. Sedangkan orang atau badan yang mendatangkan atau memasukkan barang dari luar negeri disebut importir.

Barang atau komoditas impor di Indonesia sangat beragam seperti barang konsumsi, bahan baku, barang industri dan jasa. Barang atau komoditas tersebut di impor untuk kebutuhan masyarakat maupun industri.

Secara garis besar impor dibagi menjadi dua yaitu:

a. LCL (*Less Than Container Load*)

Merupakan jenis pengiriman barang tanpa menggunakan kontainer atau dengan kata lain parsial. barang kiriman tersebut kemudian dikirim ke gudang penumpukan dari agen pengiriman barang yang kemudian barang dimuat ke kontainer untuk dikirim ke kota tujuan yang sama. Impor yang menggunakan LCL memiliki beberapa pengirim dari negara asal dengan tujuan pengiriman yang sama.

b. FCL (*Full Container Load*)

Merupakan jenis pengiriman barang dengan menggunakan kontainer, meskipun jumlah barang tersebut lebih pantas menggunakan LCL, tetapi jika *shipper* atau pengirim mengirimkan barangnya dengan menggunakan kontainer maka jenis pengiriman ini disebut dengan FCL.

Pengiriman barang dengan mode FCL maka harus mendatangkan kontainer ke gudang pelabuhan untuk proses *stuffing* (proses pemuatan barang). Setelah *stuffing* selesai, kontainer di kirimkan ke tempat penumpukan barang dipelabuhan yang kemudian diproses sampai ditangan penerima. Jenis FCL memiliki persyaratan khusus sebagai importir seperti API, APIT, dan dokumen impor lainnya.

Pada penelitian ini akan membahas mengenai impor skala kecil atau jenis impor LCL dimana untuk importir tidak memerlukan kontainer dan tidak memerlukan persyaratan khusus seperti yang ada pada impor jenis FCL.

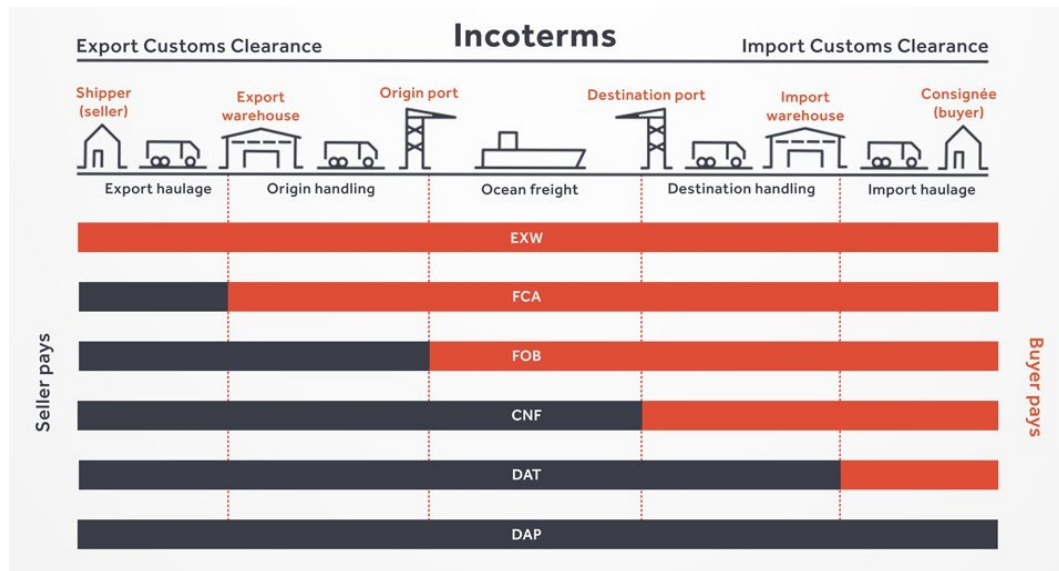
Dalam perdagangan internasional terdapat kesepakatan dagang antara eksportir dengan importir yang merupakan salah satu dari skema dagang yang diatur dalam Incoterms (*International Comercial Terms*) yang dikeluarkan oleh *International Chamber of Commerce* (ICC) atau kamar dagang kamar dagang internasional.

FOB atau EXW? Bagi kebanyakan importir baru, *Incoterms* atau ketentuan bisa sangat membingungkan dan membingungkan, karena ada banyak hal yang harus diperhatikan, karena dengan mengetahui *Incoterms* dapat membantu importir menghindari biaya tak terduga.

International Chamber of Commerce (ICC) atau kamar dagang internasional telah mengembangkan serangkaian kondisi perdagangan yang diakui secara global saat ini. Ketentuan perdagangan, juga dikenal sebagai *Incoterms*, menentukan kapan kepemilikan produk bergeser dari pemasok atau eksportir kepada importir. Seiring dengan kepemilikan, tanggung jawab atas kehilangan dan kerusakan, dan biaya transportasi bergeser ketika membeli produk dari toko lokal atau dalam negeri, perubahan ini tidak terlalu penting, tetapi ketika menjadi importir, membeli produk dari produsen dari seluruh dunia, sangat penting untuk mengetahui dengan tepat kapan kepemilikan dan tanggung jawab produk tersebut bergeser dari eksportir kepada importir.

Incoterms atau *International Commercial Terms* adalah istilah-istilah (seperangkat kode tiga huruf) yang digunakan dalam perdagangan internasional untuk mengatur agar tidak terjadi kesalahan interpretasi dalam pembuatan kontrak, dalam *Incoterms* ini diatur syarat-syarat yang harus dipenuhi dalam pengiriman atau penyerahan barang.

Dapat diilustrasikan tanggung jawab biaya eksportir dan importir dalam pelayanan dagang mengacu pada *Incoterms* 2010 sebagai berikut:



Sumber Data: transporteca.co.uk

Gambar 2.1 Aturan Dagang Internasional (*Incoterms*)

Berdasarkan gambar 2.1 terdapat beberapa kode yang diatur dalam Incoterms diantaranya yaitu:

- EXW (Ex Work) dimana pembeli berkewajiban untuk menanggung semua biaya dan risiko terhadap barang. Selain itu pembeli harus bertanggung jawab juga dalam pengurusan formalitas melakukan izin ekspor pada negara asal.

- b. FCA (*Free Carrier*) penyerahan dengan *free carrier* dilakukan pada tempat pengangkut, dimana eksportir menyerahkan barang yang sudah mendapat izin ekspor kepada pengangkut yang ditunjuk importir di tempat tujuan, dengan begitu telah terjadi peralihan risiko dari ekportir kepada importir, biaya pengiriman dan risiko barang ditanggung oleh importir.
- c. FOB (*Free On Board*) penyerahan barang dengan *free on board* dilakukan di atas kapal yang akan melakukan pengangkutan barang atau serah terima barang dilakukan pada saat pengkapalan. Selain itu yang memiliki kewajiban untuk mengurus formalitas ekspor adalah pihak eksportir sedangkan biaya pengiriman mulai dari pengkapalan sampai ke tujuan impor ditanggung oleh importir.
- d. CNF (*Cost and Freight*) eksportir merupakan pihak yang bertanggung jawab terhadap biaya pengiriman hingga ke pelabuhan negara yang menjadi tujuan, dimana penjual menyerahkan barang melewati proses pengkapalan dan barang dinyatakan sudah *clear for export* serta biaya angkut ke pelabuhan tujuan sudah ditanggung eksportir.

- e. DAT (Delivery At Terminal) merupakan penyerahan barang dimana eksportir menyerahkan barang ke importir sampai ketika barang sudah siap bongkar muat pada pelabuhan tujuan, tetapi belum memasuki wilayah pabean negara yang dituju, pada aturan ini eksportir menanggung biaya keseluruhan sampai barang siap bongkar muat pada pelabuhan.
- f. DAP (Delivery At Place) merupakan penyerahan barang dimana eksportir memfasilitasi biaya penyerahan barang ke importir sampai selesai bongkar muat, sedangkan pengurusan impor sudah menjadi tanggung jawab importir.

Dalam ekspor dan impor barang kiriman melalui Pos Indonesia melayani jasa pengangkutan dan pengiriman sampai ke tahap FOB dimana dalam impor biaya pengkapalan sampai ke importir ditanggung oleh importir, dimana importir menanggung semua biaya termasuk biaya pengiriman, biaya muatan dan biaya asuransi.

2. Tentang Pos Indonesia

Pos Indonesia merupakan sebuah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Indonesia yang bergerak di bidang layanan pos. Saat ini, bentuk badan usaha Pos Indonesia merupakan Perseroan Terbatas dan sering disebut dengan PT. Pos Indonesia. Bentuk usaha Pos Indonesia ini berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1995.

Peraturan Pemerintah tersebut berisi tentang pengalihan bentuk awal Pos Indonesia yang berupa perusahaan umum (perum) menjadi sebuah perusahaan persero.

Pos Indonesia adalah badan usaha yang melayani pengiriman barang dan jasa keuangan yang tertua di Indonesia, tergabung dalam organisasi Pos Dunia (*International Post Union*) menghasilkan berbagai kesepakatan internasional. Bentuk implikasi kesepakatan internasional yang dimaksudkan adalah kantong kiriman pos yang disegel oleh pihak pos yang berisi barang kiriman komersial maupun non komersial yang tidak boleh diperiksa oleh otoritas bea cukai di Pelabuhan (Kawasan Pabean) seperti barang maupun surat yang disegel oleh hakim atau lembaga pengadilan seperti barang bukti pengadilan.

Pos Indonesia memiliki banyak kantor yang tersebar di Indonesia untuk menjangkau pelayanan pos di Indonesia, terdapat beberapa kantor pos yang melayani pengiriman paket pos dari dan ke luar daerah pabean Indonesia oleh sebab itu Pos Indonesia berhak mendapatkan perlakuan khusus pabean. Untuk mendapat perlakuan khusus pabean maka kantor pos harus memenuhi persyaratan tertentu menjadi kantor pos lalu bea, dimana terdapat tempat khusus pemeriksaan paket pos oleh otoritas bea cukai.

3. Tentang Pabean

Di Indonesia Direktorat Jendral Bea dan Cukai merupakan sebuah instansi yang melakukan pengawasan, pemungutan, dan administrasi bea masuk (impor) dan bea keluar (ekspor) sebagai fungsi pabean. Seperti yang diketahui bahwa perkembangan perdagangan internasional, baik yang menyangkut kegiatan di bidang impor maupun ekspor saat ini mengalami kemajuan yang sangat pesat, pesatnya kemajuan di bidang tersebut ternyata menuntut diadakannya suatu sistem dan prosedur kepabeanan yang lebih efektif dan efisien serta mampu meningkatkan kelancaran arus barang dan dokumen, dapat dikatakan masalah birokrasi di bidang kepabeanan yang berbelit merupakan permasalahan yang nantinya akan semakin tidak populer.

Adanya kondisi tersebut, tentu tidak lepas dari pentingnya pemerintah Indonesia untuk terus melakukan berbagai kebijakan pada bidang ekonomi, terutama dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, ditambah dengan adanya berbagai hubungan antar negara seperti hubungan *bilateral*, *regional*, dan *multilateral* pada bidang perdagangan yang semakin diwarnai oleh globalisasi dan perdagangan bebas, tentunya permasalahan yang timbul dalam perdagangan akan semakin kompleks.

Perubahan dan perkembangan pola perdagangan internasional pada akhirnya akan memberikan peluang yang lebih besar bagi negara maju untuk memenangkan persaingan pasar. Untuk itu, pemerintah Indonesia melakukan kebijakan dengan mengesahkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 10 tahun 1995 tentang kepabeanan yang telah berlaku secara efektif tanggal 1 April 1997, dan telah direvisi dengan Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2006 tentang perubahan atas undang-undang kepabeanan. Jelas merupakan langkah pemerintah yang *antisipatif* menyentuh dimensi *strategis*, *substantif*, dan *essensial* dalam bidang perdagangan, serta diharapkan mampu menghadapi tantangan pada era perdagangan bebas ada pada masa mendatang.

Pemberlakuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 tahun 1995 tentang kepabeanan juga telah memberikan konsekuensi yang logis bagi instansi pabean berupa kewenangan yang semakin besar sebagai institusi pemerintah untuk dapat memainkan perannya sesuai dengan lingkup tugas dan fungsi yang diemban, dimana kewenangan yang semakin besar ini pada dasarnya adalah keinginan dari para pengguna jasa internasional termasuk dengan tidak diberlakukannya lagi pemeriksaan *pra-pengkapalan* atau *pre-shipment inspection* oleh PT. Surveyor Indonesia dan sepenuhnya dikembalikan kepada bea cukai, bahwa kewenangan tersebut adalah kewenangan kepabeanan yang *universal*.

Berbagai langkah persiapan telah dan terus dilakukan dengan tetap mempertimbangkan kerangka acuan yang diinginkan oleh ICC (*International Chamber of Commerce*) atau kamar dagang yang pada dasarnya mengajukan kriteria yang sebaiknya dimiliki oleh kepabeanan yang sifatnya modern.

Dengan beralihnya fungsi dan misi dari *Tax Collector* menjadi *Trade Facilitator*, maka sebagai institusi global Direktorat Jendral Bea dan Cukai pada masa sekarang dan masa depan harus mampu memberikan pelayanan kepada masyarakat umum yang mempunyai ciri *save time, save cost, safety, dan simple*. Semua ciri tersebut harus menjadi bagian yang *integral* dari sistem dan prosedur kepabeanan.

Sejalan dengan itu, semakin beragamnya pusat pelayanan baik dari segi perlindungan terhadap *intellectual property rights* (kekayaan intelektual), *antidumping* atau praktek menjual barang di pasar luar negeri dengan harga yang lebih rendah dari harga di pasar dalam negeri, anti subsidi (anti bantuan keuangan), dan *self assessment* (pemenuhan kewajiban secara mandiri) maka, Direktorat Jendral Bea dan Cukai diharapkan mampu berbuat lebih banyak dengan menekan biaya yang lebih rendah, Direktorat Jendral Bea dan Cukai juga dituntut untuk melakukan pelayanan yang *time sensitive, predictable, available* atau sedia saat dibutuhkan dan *adjustable* atau dapat menyesuaikan.

Totalitas pelayanan ini pada dasarnya bersumber pada kecepatan dan kelenturan sebagai formula penting, hal yang terpenting adalah bagaimana mengubah visi masa lalu yang amat dominan bahwa *revenue collection* atau pendapatan pajak dan *law enforcement* atau tunggkan pajak akan selalu mengakibatkan terhambatnya arus barang, sehingga akan menimbulkan peningkatan biaya pada perekonomian, dalam konsekuensi selanjutnya dapat mengakibatkan produk-produk dalam negeri tidak mampu bersaing di area perdagangan internasional.

Selain itu, perlu juga diketahui bahwa operasi dalam bisnis akan semakin tergantung pada kinerja kepabeanan. Efisiensi usaha pengguna jasa kepabeanan juga tergantung pada mutu dan kecepatan pelayanan kepabeanan.

Kegagalan Bea dan Cukai dalam menekan peningkatan biaya ekonomi tidak saja akan mengakibatkan kegagalan ekonomi Indonesia untuk menjerat peluang, mengubah keuntungan komparatif menjadi keuntungan kompetitif, tetapi juga secara substansial dapat mengakibatkan larinya para investor yang semula akan melakukan investasinya di Indonesia dengan segala implikasi ekonomis negatif lainnya.

Keinginan dan tuntutan dari para pengguna jasa internasional tersebut adalah syarat mutlak yang harus dipenuhi, dan sudah menjadi kewajiban moral bagi DJBC untuk melakukan berbagai perubahan yang cukup mendasar, baik dari segi penyempurnaan organisasi dan tatalaksana DJBC, simplifikasi dan sekaligus transparansi sistem dan prosedur Kepabeanan, serta pengembangan kualitas sumber daya manusia, sehingga diharapkan nantinya terdapat suatu keselarasan dengan jiwa dan kepentingan dari UU Kepabeanan itu sendiri.

Sebagai produk hukum nasional yang berlandaskan Pancasila dan UUD 1945, maka bentuk UU Kepabeanan yang bersifat proaktif dan antisipatif ini sangatlah sederhana namun memiliki jangkauan yang lebih luas dalam mengantisipasi terhadap perkembangan perdagangan internasional.

Hal-hal baru berupa kemudahan di bidang kepabeanan juga diatur, seperti penerapan sistem pemenuhan keawajiban mandiri (*self assessment*), dan pemeriksaan (*post entry audit*) yang merupakan cadangan dari sistem *self assessment*. *Post entry audit* yang tidak lain bertujuan untuk mengetahui tingkat kepatuhan dari para pengguna jasa, ternyata juga mampu berperan ganda yaitu mengoptimalkan penerimaan negara dan meningkatkan kelancaran arus barang.

Adanya kemudahan di bidang kepabeanan ini juga telah menunjukkan kesungguhan DJBC untuk keseriusan dalam melakukan reposisi peran dan fungsinya dalam meningkatkan kualitas pelayanan, khususnya kepada para pengguna jasa kepabeanan.

Dasar hukum kepabeanan di Indonesia diatur dalam Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang perubahan atas Undang Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1995 tentang kepabeanan. Hal ini berdasarkan penyelenggaraan kepabeanan dianggap sudah tidak sesuai sehingga, perlu dilakukan perubahan dalam upaya untuk lebih menjamin kepastian hukum, keadilan, transparansi dan akuntabilitas pelayanan publik, untuk mendukung upaya peningkatan dan pengembangan perekonomian nasional yang berkaitan dengan perdagangan global.

Untuk mendukung kelancaran arus barang dan meningkatkan efektivitas pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean Indonesia dan lalu lintas barang tertentu dalam daerah pabean Indonesia, serta untuk mengoptimalkan pencegahan dan penindakan penyelundupan, perlu pengaturan yang lebih jelas dalam pelaksanaan kepabeanan.

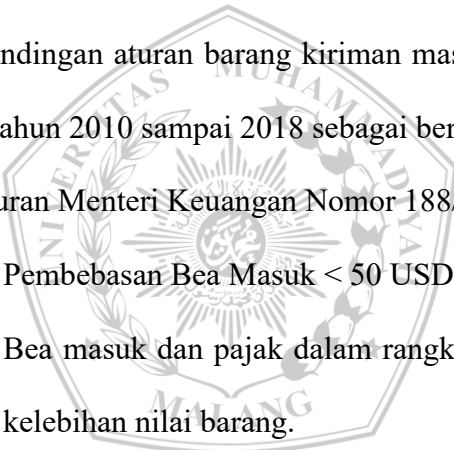
Kegiatan kepabeanan berada dibawah naungan kementrian keuangan, dalam pelaksanaan UU yang sudah ditetapkan mengenai kepabeanan kementrian keuangan juga mengeluarkan peraturan yang berkaitan dengan UU Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 dalam upaya pelaksanaan undang undang. Peraturan Menteri Keuangan diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 112/PMK.04/2018 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 182/PMK.04/2016 tentang ketentuan impor barang kiriman.

Direktorat Jendral Bea Cukai mengeluarkan peraturan dalam penyelenggaraan pengawasan barang kiriman impor yang diatur dalam Peraturan Dirjen Bea Cukai Nomor Per-30/BC/2018 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor Per-02/BC/2017 tentang Petunjuk Pelaksanaan Impor Barang Kiriman.

Pos Indonesia juga diatur oleh Undang Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2009 tentang pos, peraturan ini berkaitan dengan penyelenggaraan pos, kemudian peraturan yang mengatur tentang kebijakan terhadap barang kiriman yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 62/PMK.04/2011 tentang penyelesaian terhadap barang yang dinyatakan tidak dikuasai, barang yang dikuasai negara dan barang yang menjadi milik negara. Dasar aturan lain mengenai barang kiriman diatur dalam Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 28 Tahun 2018 tentang pelaksanaan pemeriksaan tata niaga impor diluar Kawasan pabean (post border).

Pada UU nomor 38 tahun 2009 tentang pos yang berkaitan dengan kepabeanan tercantum pada pasal 27 sampai dengan pasal 31 mengenai hak dan kewajiban pos yang berisi tentang pemeriksaan dan ganti rugi terhadap barang kiriman. Kemudian barang larangan pos dicantumkan pada pasal 32 yang berisi barang larangan pos seperti barang yang mudah meledak, mudah terbakar, barang yang mencemari lingkungan dan barang yang melanggar kesusilaan. Pada pasal 34 disimpulkan bahwa pos bertanggung jawab atas kewajiban membayar bea masuk dan pajak dalam rangka impor.

Perbandingan aturan barang kiriman masuk dari tahun ke tahun mulai dari tahun 2010 sampai 2018 sebagai berikut:

- 
- a. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 188/PMK.04/2010
 - 1) Pembebasan Bea Masuk < 50 USD
 - 2) Bea masuk dan pajak dalam rangka impor dikenakan atas kelebihan nilai barang.
 - 3) Dokumen pabean PPKP
 - 4) Tarif bea masuk berdasarkan kode HS atau uraian jenis barang.
 - 5) Free On Board > 1500 USD tidak diatur
 - 6) Ada PP22A dan PP22B (Dokumen Pemberitahuan)

- b. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 182/PMK.04/2016
 - 1) Pembebasan Bea Masuk < 100 USD
 - 2) Bea masuk dan pajak dalam rangka impor dikenakan atas keseluruhan nilai barang.
 - 3) Tarif bea masuk flat 7,5%.
 - 4) Dokumen pabean CN (*consigned note*)
 - 5) Free On Board > 1500 USD menggunakan Pemberitahuan Impor Barang (PIB).
 - 6) Tidak ada PP22A dan PP22B (Dokumen Pemberitahuan).
- c. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 182/PMK.04/2016
 - 1) Pembebasan Bea Masuk < 100 USD
 - 2) Bea masuk dan pajak dalam rangka impor dikenakan atas keseluruhan nilai barang.
 - 3) Pembebasan bea masuk dan pajak dalam rangka impor dihitung per kiriman.
 - 4) Tidak berlaku antisplitting (pecahan barang kiriman).
- d. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 112/PMK.04/2018
 - 1) Pembebasan Bea Masuk < 75 USD
 - 2) Bea masuk dan pajak dalam rangka impor dikenakan jika satu hari total nilai barang > 75 USD.
 - 3) Pembebasan bea masuk dan pajak dalam rangka impor dihitung per orang per hari.
 - 4) Berlaku antisplitting.